

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๕๐๗/ ๗๐๕๔



กค. ๙๒.๕
วันที่ ๔ มี.ย. ๖๘
เวลา ๑๒.๕๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๕๘๘๑
รับที่(อีเมล)
วันที่ ๔ มี.ย. ๒๕๖๘ เวลา ๑.๐๖

กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ ๖ กทม. ๑๐๕๐๐

๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๘

เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีและขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียวกัน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๘๒๘๔ ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงการคลังพิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี และขออนุมัติรวมโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เข้าด้วยกันเพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียวกัน รวมทั้งพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา) และโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช (โครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช) เป็นส่วนต่อขยายของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน เพื่อให้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) มีความต่อเนื่องและสมบูรณ์ สามารถรองรับและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. อย่างสูงสุด ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยลดการจราจรทางถนนของประชาชนที่เดินทางจากชานเมืองได้มากยิ่งขึ้น ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ รวมทั้งการรวมโครงการจะช่วยบูรณาการด้านการก่อสร้างทั้งสองโครงการที่มีพื้นที่ก่อสร้างทับซ้อนกัน จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการรวมโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันและเปลี่ยนชื่อโครงการเป็น “โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช - ตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีสะพานพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) เพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นสัญญาเดียวกัน ภายใต้กรอบวงเงินรวม ๑๕,๑๓๖.๒๑ ล้านบาท ทั้งนี้ ให้ดำเนินการตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

๒. สำหรับแหล่งเงินทุนของโครงการฯ ช่วงศาลายา - ตลิ่งชัน - ศิริราช เห็นควรให้เป็นไปตามหลักการของมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ และเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐานตามแนวทางการระดมทุนของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่และใช้เงินทุนสูงตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ดังนี้

/๒.๑ เงินงบประมาณ...

๒.๑ เงินงบประมาณ เพื่อเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดประกวดราคา

๒.๒ เงินกู้ แบ่งเป็น

๑) รฟท. กู้เงินต่อจากกระทรวงการคลัง โดยรัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย ค่างานโยธาและระบบราง ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ

๒) รฟท. กู้เงินโดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน และ รฟท. รับภาระสำหรับค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

ทั้งนี้ เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติการรวมโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกันแล้ว ขอให้ รฟท. เสนอความต้องการกู้เงินเป็นรายปีเพื่อบรรจุโครงการเงินกู้ไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ โดยขอให้ รฟท. แยกรายการค่าใช้จ่ายของงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง และงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลในสัญญาจ้างให้ชัดเจน เพื่อให้รัฐบาลสามารถกำหนดมูลค่าในการรับภาระค่างานของโครงการฯ ได้

๓. เรื่องที่เสนอเข้าช่วยลักษณะของกิจกรรม มาตรการหรือโครงการตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลังในอนาคต โดยกระทรวงคมนาคมได้แนบรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ มาด้วยแล้ว และสำหรับการกู้เงินของ รฟท. ให้ดำเนินการตามกฎหมายและอยู่ภายใต้ขอบวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐผู้กู้ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของประเทศและของหน่วยงานของรัฐ โดยต้องกระทำด้วยความรอบคอบ และคำนึงถึงความคุ้มค่า ความสามารถในการชำระหนี้ การกระจายภาระการชำระหนี้ เสถียรภาพและความยั่งยืนทางการคลัง ตลอดจนความน่าเชื่อถือของประเทศและหน่วยงานของรัฐผู้กู้ รวมถึงให้ปฏิบัติตามที่บทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะโดยเคร่งครัดเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ด้วย

๔. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้แผนวิสาหกิจ รฟท. ซึ่งที่ผ่านมา รฟท. มีผลการดำเนินงานที่ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้เป็นอย่างมาก ดังนั้น กระทรวงคมนาคมควรกำกับและติดตามให้ รฟท. ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ รวมทั้งพิจารณาทบทวนประมาณการทางการเงินให้มีความสอดคล้องกับแผนวิสาหกิจ รฟท. และสถานการณ์ปัจจุบันด้วย นอกจากนี้ เนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ แต่ปัจจุบันยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง จึงเห็นควรให้ รฟท. จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงที่อาจทำให้การดำเนินงานล่าช้าและส่งผลกระทบต่อต้นทุนโครงการที่รัฐต้องรับภาระทางการเงินเพิ่มขึ้น อาทิ การเตรียมพื้นที่เพื่อส่งมอบให้ผู้รับจ้าง รวมถึงความเสี่ยงในกรณีที่ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ประมาณการไว้

๕. เนื่องจาก รฟท. ได้ปรับลดแผนการจัดซื้อขบวนรถที่ได้รับอนุมัติตามนโยบายมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๖๒ ในการเสนอขออนุมัติเพื่อรวมโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และโครงการฯ ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช เข้าด้วยกัน จึงเห็นควรให้ รฟท. จัดทำแผนความต้องการจัดหาขบวนรถเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และแผนบริหารความเสี่ยงการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งระบบในระยะยาวเพื่อให้ รฟท. สามารถให้บริการผู้โดยสารในอนาคตได้อย่างเพียงพอและเต็มศักยภาพของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) นอกจากนี้ เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดกระบวนการจัดหาเอกชนร่วมลงทุนตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ รวมทั้งการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ในอนาคตให้ชัดเจน เนื่องจากปัจจุบัน รฟฟท. เป็นผู้บริหารจัดการการเดินรถและซ่อมบำรุงในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

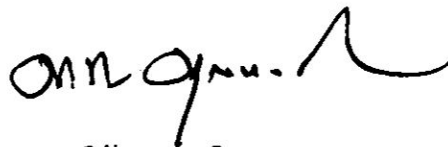
/๖. ให้ รฟท. ...

๖. ให้ รฟท. บูรณาการการจัดทำแผนและพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ (Transit Oriented Development: TOD) และพัฒนาการใช้ประโยชน์อื่นๆ ในพื้นที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ตลอดจนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟ หรือพื้นที่โฆษณาในรูปแบบต่างๆ อย่างเป็นระบบ เพื่อเพิ่มรายได้ รฟท. นอกเหนือจากค่าโดยสาร (Non-Fare Revenue) และเพื่อให้การใช้พื้นที่โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เกิดประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ เห็นควรให้ รฟท. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะรองในพื้นที่เข้าสู่สถานี (Feeder) ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการใช้บริการและเชื่อมต่อการเดินทางได้อย่างสมบูรณ์

๗. ให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการเสนอ เรื่อง การปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดิเลกซ์ ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาในโอกาสแรก เนื่องจากโครงการดังกล่าวเปิดให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ เพื่อให้ รฟท. สามารถปิดโครงการและลดภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการจ่ายค่างานของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดิเลกซ์ได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายพิชัย ชุณหวชิร)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

กองบริหารการระดมทุนโครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๗๘ ๗๘๗๘ ต่อ ๔๐๗๗๑ (บุญฤทธิ์)

โทรสาร ๐ ๒๓๕๗ ๓๕๗๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ boonrit@pdmo.go.th